

Resumo. Este artigo pretende amosar ao lector a importancia que tivo o Camiño Real de Carlos III, como promoveu o desenvolvemento económico e social das zonas por onde discorria e como deixou importantes pegadas tanto na paisaxe como no imaxinario popular nunhas comarcas asoladas polas penurias económicas

Palabras Clave. Camiño real, pousada, ponte, Carlos III, posta, legua, guerra da independencia, invasión francesa, viaxeiros.

1. LIMIAR: AS XENTES DE GALICIA

Hai que recoñecer que a impresión que se levaban os viaxeiros que percorrían a Galicia decimonónica non era especialmente boa, se exceptuamos a paisaxe que sempre provocaba estupor e admiración. Sorprendíalles a pobreza dos campesiños que habitaban unhas cabanas cheas de sucidade, fume e humidade que mais que un fogar parecía un arca de Noe, onde as bestas arrexuntábanse no seu interior cos humanos. Guillaume Manier en 1726 cóntanos que se aloxaron nunha casa onde os homes e mulleres “déitanse completamente vestidos e os porcos e outros animais patrullan libremente durante a noite por tódolos cantos”. Remata a súa exposición cun conto que lles pasou a eles mesmos cando se deitaron a carón do lume “chegada a hora da patrulla dos porcos, chegaron xunto a nos e na escuridade descubriron un nabo que Hermand levaba no seu saco co obxecto de facer un guiso para aquel que primeiro avistase as torres de Compostela. O mais audaz dos porcos arremeteu contra o pobre Hermand para apoderarse do nabo que aínda estaba no saco e este debaixo da súa cabeza a modo de almofada. A presa que tiña o porco foi a causa de que dese un gran fociñazo tomando ao mesmo tempo o saco e gran parte dos cabelos arrastrándoo uns cantos pasos, mentres, aterrado, o pobre Hermand berraba ao ladrón, ao asasino!”.

Uns galegos que sempre levan zocas, traballan arreo nas tarefas agrícolas, comen mal, tan so un pouco de pan de centeo de ínfima calidade con un pouco de touciño e grelos, son rudos e, se lle facemos caso a Richard Ford (1830), tamén groseiros e testáns.

Javier Gómez Vila

info@javiergomez.org. www.javiergomez.org

Doutor en Arqueoloxía e Hª Antiga

Profesor ensino secundario I.E.S. N. S. dos Ollos Grandes. Lugo

As galegas tampouco saen mellor paradas nestas descrições dos viaxeiros. O anteriormente citado Ford opina delas que “fan todo o traballo o que, xunto a comida dura e áspera, murchan de raíz a súa beleza, parecendo xa vellas antes de cumprir os trinta...” Tamén nos deixa claro que as galegas da época non son o seu tipo cando afirma, sen dubida esaxerando: “da a impresión de non ter nada que ver co xénero feminino”. Menos mal que nestas opinións sobre a beleza feminina todo depende dos ollos do que mira, e nalgúns casos tamén do corazón e o que a uns lles parece abraiante a outros non tanto. Deste xeito Constantino Suárez, a principios de século XX, dicía das coruñesas “sedutoras mulleres, de talle esvelto, miradas que miman e aire garboso”, chegando a comparalas cas parisinas. Tamén, todo hai que dicilo, está a falar das que pasean pola Rúa Real na Coruña mentres que Ford refírese as mulleres campesiñas, o que nos pode dar unha idea das enormes diferenzas entre elas, tanto en vestiario como en degradación física provocada polo traballo no campo. Un traballo sen dúbida duro, moi duro, que causou unha profunda impresión ao inglés A. Jardine (1788) “os galegos son corpulentos e achaparrados... de forma especial as mulleres debido a que levan fardos moi pesados sobre a cabeza... tamén conducen o carro, manexan o arado e trasfegan o esterco, con frecuencia a brazo, espaxándoo coas súas propias mans en vez de empregar unha forza”.

En fin, os viaxeiros deixan unha triste impresión da Galicia rural: pobre, sumida nunha miseria endémica, pouco visitada, que contrasta ca certa opulencia dalgunhas cidades e persoas “os propietarios e os ricos viven ben, como en todas partes” -apunta Ricardo Becerro (1833)- “pero os campesiños pobres e míseros, como en todas tamén, soportan pacientes e sen amparo unha tristísima existencia”.

O que é curioso e que os males desta Galicia foron agudamente enumerados por estes mesmos viaxeiros. O principal problema son as excesivas rendas similares as de Irlanda. O propio Ricardo Becerro apunta “aniquilan e funden as casas dos campesiños matando os seus pobres aforros...e éñcheos de débedas” ao que engade “os foros e a falta de instrución pública aplicada á agricultura que, unida á pobreza impídelles poder comprender as vantaxes que lle reportarían certas paulatinas e eficaces melloras”. Para este perspicaz viaxeiro tamén son causas de pobreza a extraordinaria división e subdivisión da propiedade e a “usura, que como noxento virus, corroe todos estes pintorescos e pacíficos vales” así como “a falta de bos camiños veciñais que impiden a extracción da riqueza de montes e canteiras”.

Estamos polo tanto ante unha Galicia campesiña pobre, nalgúns casos moi pobre, asoballada polas rendas, o minifundio, as malas comunicacións, a falta de capital ... en fin, unha Galicia rural que aos ollos de Ford (1830) e onde “languidecen a arte, a ciencia e a literatura”.

2. AS POUSADAS

2.1. Lugares pouco recomendables.

Igual ou peor pintan as pousadas, “convén levar provisións porque nesas goridas mesmo os lobos famentos que nunca foron esixentes en cuestión de comer encontraríanse a desgana” opina Ford das mesmas en 1830 e engade: “seguen encontrándose practicamente como en tempos dos romanos” polo que advirte a futuros hóspedes “resulta case inaconsellable que unha dama inglesa se arrisque a usalas” para concluír, por se non quedara moi claro, “malas, peores, incomparablemente peores”. A verdade é que poucos, moi poucos falan ben das pousadas galegas, e menos os que din algo bo do pousadeiro, un oficio considerado deshonoroso. “En vales favorecidos o aloxamento non é tan malo” segue a opinar o mesmo viaxeiro.

As pousadas eran certamente a gran aventura dos viaxeiros. Percorrendo un país pobre, con camiños difíciles e comendo calquera cousa que houbese, facilmente podemos imaxinarnos canto terán anhelado os camiñantes a limpeza, confort e bo trato dos hoteis das grandes cidades, case sempre dirixido por franceses e italianos. A cousa debía ser

moi grave se atendemos os consellos que da o francés Silhouette en 1729 para poder viaxar con certa tranquilidade: “Hai que levar consigo provisións xa que non se atopan nas pousadas nin pan, nin viño, nin carne e rara vez cubertos e panos da mesa... os colchóns son moi malos, simplemente son un gran saco cheo de la, tal como a tomaron do corpo do cordeiro” advertindo que de non levalas haberá que mercalas no propio pobo,



Lám.1. Pousada do “camiño vello” en As Nogais

que o pousadeiro cobra moi pouco por cociñalas. O panorama debía de ser bastante desolador para que algún viaxeiros maquillasen a realidade con sutil ironía. Deste xeito Robert Southey (1797) opina da pousada coruñesa “O Navío”: “...a cea foi un ave frita en aceite e servida nunha postura similar á dunha ra afectada de repentinas cambras” peor impresión lle causou o leito “con gran variedade de outeiros e cavorcos, en cuxas revoltas habitaban as pulgas.. e a almofada de pedra na que se apoio Jacob era un coxín de plumas comparada ca que me deixou a miña cabeza moída” pero realmente co que alucinou foi co sistema para descoller o pano nunha obra de teatro á que asistiu: “un home trepa o tellado, agárrase a unha soga e salta o baleiro; o peso do seu corpo levanta o pano e o do pano amortece a súa caída”.

Pero por qué eran tan malas as pousadas de toda España?. Dende logo a causa non era a ausencia de lexislación que as regulase que tiñan abondo. O problema residía nos altísimos alugueres que os arrendatarios, moitos deles forzosos, tiñan que pagar aos propietarios que adoitaban ser o propio

pobo ou o señor de lugar. De feito, era típico que se a pousada era pouco rendible o concello obrigase os veciños a facerse cargo da súa explotación por quenda.

Ademais, nas pousadas non se podía vender produtos de ningún tipo, nin ter repostos, xa que era monopolio doutros establecementos como o estanco, bodegón, carnizaría... si a isto lle engadimos un tráfico pouco intenso e tremendamente irregular, que fai impensábel calquera tipo de



Lám.2. O mesón foi o típico establecemento dos arrieiros, presenta tódolos inconvenientes das pousadas pero acentuados, na imaxe o de Horta.

organización da actividade, teremos como resultado uns hospedaxes non aptos, sen camas, roupa, cubertos, alimentos escasos, persoal incompetente e prezos abusivos e arbitrarios.

Ponz (1784), nacido nunha pousada, sabe moi ben do que fala cando afirma que aos campesiños mais pobres se lles obriga a facerse cargo das pousadas, como unha carga máis, e pregúntase: "...que camas han de ter, que produtos, que demais cousas necesarias un miserable labrador a que tocou a pousada por un ou dous anos?, e que camas van a dar aos hóspedes os que durmiron toda a súa vida no chan?.

Os datos solicitados en 1781 aos intendentos sobre a situación das pousadas ofrécenos conclusións moi interesantes. Así por exemplo, das 415 pousadas analizadas tan so 45 eran administradas polos seus propios donos e o media de renda por establecemento era de 1000 reais. Aínda que estes arrendamentos son baixos moitas veces eran subidos polos seus donos sen motivo o que

obrigaba ao pousadeiro arrendador a repercutilo directamente ao viaxeiro, de aí o refraneiro: "polo camiño ven o que o vai pagar".

Aínda así, había pousadas bastante decentes na zona que nos ocupa, como a situada no barrio de San Roque en Lugo que tiña fama de amplía, ou mesmo a de As Nogais, cualificada por Barrow (1842) como regular. De feito, nesta vila había dúas, a que estaba no centro, hoxe lamentablemente perdida, e a situada xusto a carón do camiño cando empeza a ascender o monte Xirondo, que a día de hoxe atópase felizmente restaurada a pesar de sela mais antiga xa estaba en funcionamento en 1698. Como a maioría delas ten forma rectangular, cunha planta baixa moi elevada para meter os cabalos, e unha superior dividida en catro ambientes duns 50 m2 cada un pero sen habitacións, carencia que polo visto era moi habitual.

2.2. Luís Becerra Chao e a raíña Sabela II

Pois ben, en algunha delas parou o 13 de setembro de 1858 a raíña Sabela II cun terrible dor de molas cando regresaba para a corte despois de visitar Asturias e Galicia¹. A viaxe estíbese a converter nun auténtico pesadelo porque, ademais da doenza, en Becerreia xa se estragara un carromato que tivo que quedar a reparar no taller de Donato. O xa de por si carácter forte, brusco e arisco da raíña agora arrepiaba a todos e sobre todo o seu ministro O'Donnell por selo armadanzas da viaxe lembrándolle insistentemente que ela non o quería facer e que xa llo dixeran en multitude de ocasións.

Como tódolos remedios dos doutores que a acompañaban mostráronse completamente ineficaces e a dor ía en aumento, decidiuse desesperadamente chamar a un curandeiro local do pobo de Viladiciante que tiña bastante fama na zona. Luís Becerra Chao (1814-1900) apareceu na pousada a caída da tarde. Non era un home formado na medicina nin moito menos. Os seus coñecementos na materia proviñan dos seus tempos de soldado en Ribadavia cando estivera liado ca viúva dun doutor. O seu espírito inquedo e curioso levouno a pasar tardes enteiras lendo

(1) As miñas mais sinceras grazas o meu compañeiro de traballo Luís Doval por ensinarme os treitos do camiño e a Fernando Fernández Fernández por contarme detidamente a historia de Luís Antonio Becerra Chao.

distintos tratados de medicina o que lle permitiu facerse unha certa idea da solución a algunhas enfermidades comúns e doenzas sobre todo da boca.

O certo é que o noso curandeiro resolveu axilmente a dor axudado por unhas tenaces o que provocou o estalido de alegría da raíña. Non sabemos si o espírito fogoso e ardente da soberana levouna a recompensalo naquel intre. O que si coñecemos é que lle impón a Real Orden de Sabela a Católica² o 26 de outubro en Madrid, e o privilexio polo tanto de ser cabaleiro cuberto, e dicir, non ter que descubrirse ante o rei nin ante as autoridades. Tratábase dunha prerrogativa inherente á calidade de Grande de España e que, excepcionalmente, podía ser outorgada polo Rei a outros nobres que, ao seu xuízo, o merecesen. Ten unha orixe moi antiga e sorprendía de feito aos estranxeiros. Así por exemplo, Carlos V cando chegou por primeira vez a España e desembarcou no porto asturiano de Tazones quedou perplexo ao observar a toda unha multitude que a el lle pareceron mendigos cubertos na súa presenza. O Emperador preguntou quen son eses mendigos que se atreven a permanecer cubertos diante del e o acompañante

lle respondeu: son nobres señor!. O Emperador desconcertado respondeu: pero se van descalzos! Ao que lle responderon: tamén son pobres señor!.

O noso cabaleiro cuberto permanece en Madrid dez anos, non sabemos cal foi a súa profesión na capital nin se se dedicou a ser outro acompañante da soberana como o intendente Marfori, Puig Moltó, Ruiz de Arana, Serrano e un longo etcétera. Aínda que é probable, xa que retorna precisamente cando Sabela II fuxe a Francia en 1868 ao estalarlle a Revolución alcumada “A Gloriosa” promovida, entre outros, polo propio Serrano quen, ademais de amante e xeneral tamén foi traidor.

2.3. A entrada de Barrow en Galicia polo camiño real .

Sen movernos aínda das Nogais é moi interesante deternos un momento neste viaxeiro porque nos proporciona unhas informacións moi útiles para a nosa zona.

Entra en Galicia, xunto o seu compañeiro Antonio, por Pedrafita do Cebreiro, e un pouco antes do solpor chega as Nogais que lle parece un lugariño pintoresco rodeado de abruptas montañas e frondosos bosques. De feito, sorpréndelle o rumoroso regato que a cruza e a enorme cantidade de árbores que hai polo medio das casas que case as ocultan por completo. Chegan a pousada que era, segundo as súas propias palabras, “tolerablemente grande e cómoda” moi fatigados pero sen ganas de cear nin de durmir polo que se senta fora a contemplar estupefacto a desorbitante masa arbórea que tanto lle chamara atención o chegar. Nese intre oe falar galego e queda admirado do seu acento medio cantarín e medio queixoso e da súa confusa marfallada de palabras de distintos idiomas.

Pouco durmiu o noso viaxeiro aquela noite. Unha pesada febre que o acompañaba desde León non o deixaba descansar e a media noite sobresaltouno un confuso ruído que se espallaba pola aldea e o resplandor das luces que se coaban pola ventá. Antonio lle informou que era o gran correo de Madrid a Coruña que acabade chegar á aldea, acompañado dunha considerable escolta e de un extraordinario número de pasaxeiros. Como o camiño ata Lugo parecía que estaba cheo de



Lám. 3. Tumba de Luís Becerra Chao no cemiterio de Viladicente

(2) A Real Orden de Sabela a Católica é unha distinción instituída por Fernando VII ao seu regreso de Francia en 1815 e reorganizada por Sabela II por real decreto do 26 de Xullo de 1847. A súa función actual é “premiar aqueles comportamentos extraordinarios de carácter civil, realizados por persoas españolas e estranxeiras, que redunden en beneficio da Nación ou que contribúan, de modo relevante, a favorecer as relacións de amizade e cooperación da Nación Española co resto da Comunidade Internacional.”

ladróns e carlistas que cometían todo tipo de atrocidades, decidiron continuar viaxe naquel mesmo intre xunto ao correo para chegar a Lugo ao día seguinte a mediodía.

Desta xeito proseguiron varias horas, subindo e baixando montes moi lentamente. Os soldados que escoltaban entoaban de cando en vez cantares patrióticos repletos de amor e adhesión á nosa xa coñecida Sabela II, e noxo para o fero tirano Carlos, o irmán do defunto rei Fernando VII, quen xa contaba con reinar a súa morte grazas a lei Sálica de Filipe V que non permitía raíñas se non fose porque en última instancia o seu irmán lle cambiou esta pola Pragmática Sanción que lle concedía o trono a maior das súas fillas, Sabela.



Lám. 4. Vista entre Constantín e As Nogais. Debuxo orixinal de R. W. Bradford. Col. Martínez – Barbeito. Arquivo Municipal da Coruña.

Ao amencer a sensación de saturación do camiño era total. Facendo unha serpeante fila irían preto de trescentas persoas, algunhas a pé, pero a maior parte montadas en mulas ou en eguas e, sorprendentemente, un so cabalo. Aos ollos dos nosos viaxeiros, a zona era accidentada, pero moito menos montañosa e pintoresca que a entrada en Galicia. Na súa maior parte estaba dividida en pequenos campos sementados de millo e cada tres leguas, en aldeas onde había gornición, substituíamos a escolta que nos acompañaba por outra. Unhas aldeas que polo visto eran, na súa maioría, “un conxunto de cabanas miserentas”, con tellados de colmo, esterqueiras diante das portas con pozas e lameiras. Os porcos, incrivelmente grandes, paseaban libremente con graza e chularía entre uns nenos que case sempre ían en coiros. O interior das casas non melloraba moito con respecto ao exterior: “estaban cheas de inmundicia e miseria”.

A comitiva chegou a Lugo sobre as dúas da tarde e os nosos protagonistas hospédanse na pousada, de boa fama, do barrio de San Roque comentada antes: “nunha gran pousada fóra das murallas da cidade, construída sobre unha escarpada ribeira e dominando unha vasta panorámica do campo cara ó leste”.

3. AS PONTES.

Noutra ocasión (Gómez Vila, 2011) xa tivemos a oportunidade de tratar as causas da construción de este Camiño Real de Acceso a Galicia así como a súa evolución construtiva. Nese artigo desta propia revista falabamos da importancia que tivo o rei Carlos III como promotor destas grandes rutas e de cómo se foron desenvolvendo os traballos desde 1761, ano en que foi aprobada a súa construción. Sen embargo, o tramo Benavente - A Coruña non foi comezado ata 1763 polo enxeñeiro José Crame que tan só estivo no cargo vinte meses xa que desacordos co trazado motivou a súa destitución polo Marques de Croix. A maior parte das obras as faría o seu sucesor Carlos Lemaury que dirixe os traballos ata 1770. Posteriormente Baltasar Ricaud e Bartolomé Amphoux rematarían o camiño rozando o cambio de século.



Lám. 5. Retirada do exército inglés polo Camiño Real o seu paso pola ponte de Cruzul. Debuxo orixinal de Robert Ker Porter en Letters from Portugal and Spain (1809).

O certo é que este Camiño Real de Carlos III impresiona. Tan so temos que darnos un paseo pola multitude de restos que quedan hoxe en día para vela importancia que tivo na época da súa construción e nas posteriores xa que foi aproveitado durante décadas pola estrada xeral. Non é a nosa pretensión facer agora un estudo exhaustivo dos restos do camiño nin tan sequera unha lista

completa. O noso obxectivo é mais modesto xa que nos conformamos con amosar algúns exemplos, que consideramos senlleiros, para decatarnos deste xeito da enorme magnificencia das obras do camiño e da enorme complexidade que supuxo a súa construción.

3.1. A entrada en Galicia e o suave descenso ata As Nogais.

Esta zona presenta unha elevación considerable, case sempre por enriba dos 1000 m. Debido á súa orixe tectónica, a orografía confire á paisaxe un aspecto de montañas suaves e serradas. A consecuencia é un relevo ondulado composto por elevacións e vales sucados por pequenos regatos de rápido e limpo curso. Presenta así mesmo, un clima difícil e duro cun lixeiro matiz de montaña que provoca un descenso importante das temperaturas con relación á área circundante, traducíndose en invernos fríos e veráns curtos e frescos onde as precipitacións, que roldan os 2000 milímetros anuais, son unha constante e moitas delas caen en forma de neve.

Actualmente este tramo é transitable e presenta un estado de conservación regular apreciándose multitude de elementos do Camiño Real. Entre elas pódense distinguir as seguintes:

1. Paredes laterais de contención no corte practicado no noiro da ladeira.
2. Estrutura da caixa do camiño realizada con bloques pétreos que presenta, no Monte Xirondo por exemplo, unha altitude de 1,5 m.
3. Cunetas laterais formadas por laxas de pedra asentadas horizontalmente sobre o chan enmarcadas por dúas fileiras laterais dispostas en cuña, cun ancho total de 1 m.
4. Cinco sumidoiros formados por dous muros laterais pétreos sobre os que se colocan varios chantos lonxitudinais sobre os que se sitúa o propio pavimento.
5. Distínguese nalgúns zonas próximas a Pedrafita o típico firme do século XIX composto por varias capas³ de pedra machucada cun espesor de

entre 25 – 30 cm. no centro e de 12 a 15 cm. nos costados.

3.2. A ponte de Cruzul e os franceses

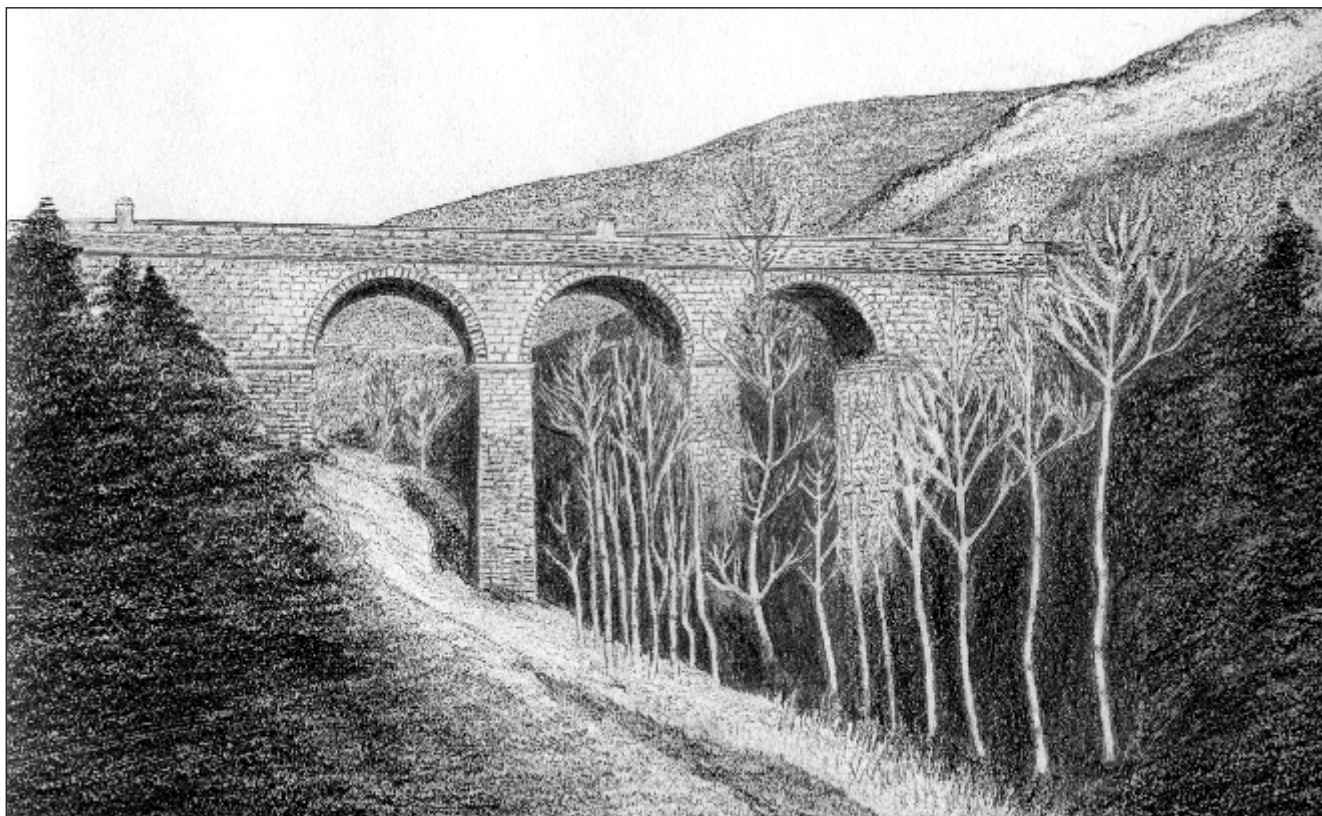
Despois de deixar atrás As Nogais e de atravesalo lugar de Ferrería (Gómez Vila 2011, 24), onde se aprecia claramente unha reformulación do trazado do camiño ca construción de dúas pontes próximas, chegamos a Ponte Cruzul. Este é un fermoso exemplo (Lám. 6, 7) realizado para salvar o río Nalón nun estreito val de frondosos bosques onde, a integración na paisaxe, sexa quizais a súa virtude mais notable. Descoñecémola data exacta do comezo das obras pero é bastante probable que fose en 1776. Ten unha lonxitude de 93 m, un ancho de 8 m. e unha altitude de case 30 m. con tres arcos de 12 m. de diámetro. A decoración está reducida a unha dobre liña de imposta. A superior que simula o nivel da calzada e a inferior situada no arrinque das bóvedas. Na propia calzada da ponte enmarcan o peitoril catro monolitos con sombreiretes piramidais (Lám. 6) tamén chamados vulgarmente picudos. No centro do peitoril do lado das augas abaixo hai un pequeno frontón (Lám. 8) tamén coroado cunha pirámide no que habería unha inscrición alusiva probablemente á construción da ponte.



Lám. 6. Ponte cruzul cos picudos franqueando a vía.

Como todo bo monumento rodéano unha serie de historias que están a falar de homes valentes en épocas difíciles tinguidas, iso si, con ese chisco de esaxeración que as fai mai emocionantes e duradeiras. No caso de Cruzul desenvólvense na

(3) O número depende da época. O sistema Macadam de principios de século tiña tres mentres que a finais reduciuse a dúas.



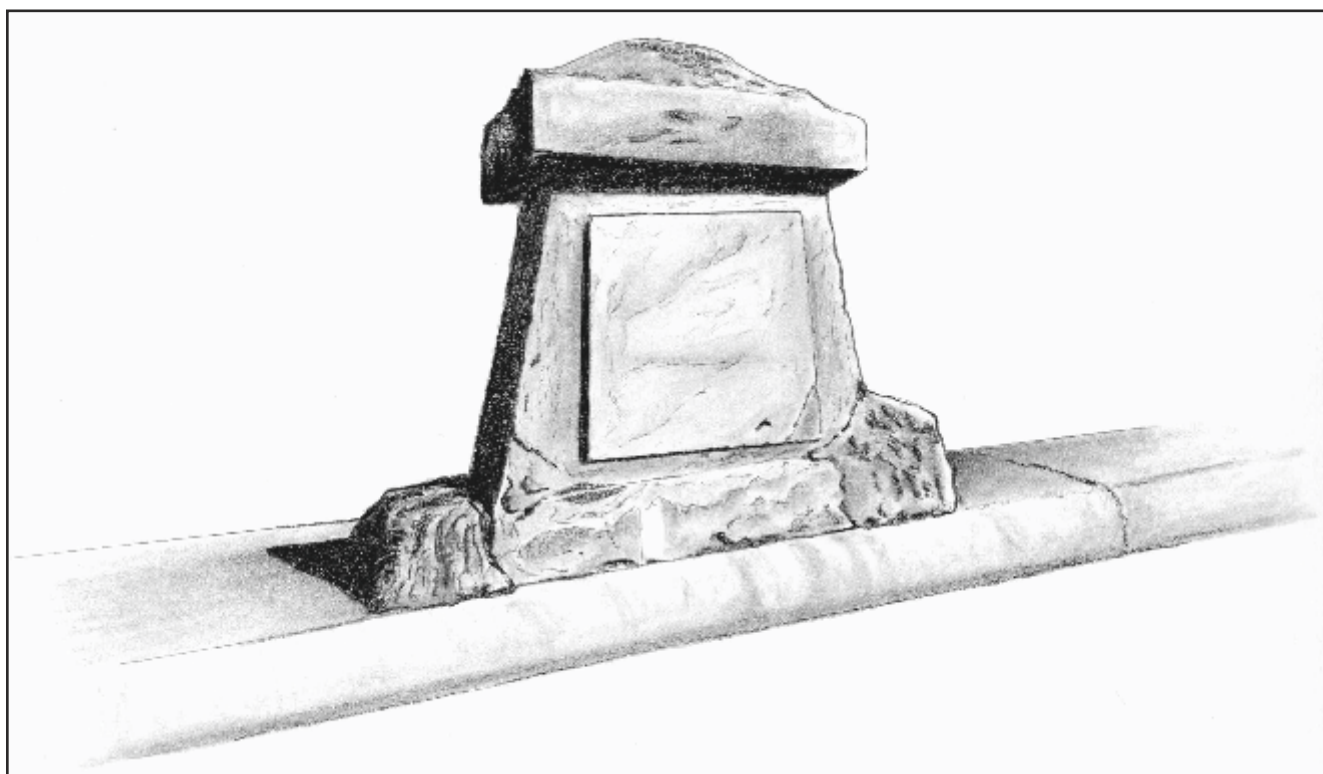
Lám.7. Ponte Cruzul. Debuxo de Rubén Borrajo

Guerra da Independencia contra os franceses, nesa contenda propiciada en parte pola incompetencia e ineptitude do mullereiro Manuel Godoy.

O caso é que estábase a pensar en Santiago de Compostela de formar un rexemento galego para que axudara á guerrilla a loitar contra os franceses pero atopáronse con problema de que non tiñan suficientes armas para levalo a cabo. A solución consistiu, como adoita ser habitual nestes casos de escaseza, en roubarllas ao inimigo, polo que se enviaron unha serie de olladores a distintos puntos de Galicia ca orde de informar puntualmente cando pasase un convoi francés das cobizadas armas. E claro, mais tarde ou mais temperán, un deles tiña que pasar polo Camiño de acceso a Galicia, mais que nada porque era o único por onde podía transitar. Os olladores lle comentaron aos paisanos a enorme dificultade de atacalo pois estaba protexido polos temibles coraceiros, as forzas de elite do exército francés, a propia cabalería de Napoleón. Sen embargo, e contra todo pronóstico, este punto non conseguiu amedrentar aos paisanos de Becerreá senón todo o contrario e, sobre todo, cando se decataron que os

propios compañeiros de Santiago non os consideraban capaces de facer nada por eles mesmos. E así foi como o sangue empezou a ferver e da boca saír berros de vinganza contra o francés e de ánimo para os do país. Cóntase que con apenas unhas pedras, un par de escopetas vellas e unhas navallas de ferreiro os paisanos derrotan aos franceses na ponte de Cruzul, sen dúbida o lugar idóneo para levar a cabo unha emboscada deste tipo. Deste xeito as armas foron parar a Santiago ao afamado Batallón Literario que tras gloriosa campaña foron merecedores dunha placa colocada na Praza da Quintana e a recompensa, aos poucos que quedaron con vida, de ser nomeados oficiais nos corpos militares.

Que hai de certo é todo isto?, toca preguntarse agora. Pois bastante creemos. O que aínda non sabemos con certeza e si os rifles foron a parar realmente aos soldados do Batallón Literario pero o que é mais que probable é que foron “collidos” aos franceses nesta zona. Esta certa seguridade é posible grazas ao descubrimento no 2008 dun manuscrito que permanecía inédito nas mans dunha familia de Vilar de Ousón e que pertencía ao



Lám. 8. Placa da Ponte de Cruzul onde iría a inscrición alusiva a súa construción hoxe perdida. Debuxo de Rubén Borrajo

capitán francés Gerard. Son en total 126 páxinas repletas de sucesos acontecidos entre febreiro de 1807 e o 6 de maio de 1808. A pluma do cronista Gerard esmiúza regras, estratexias, ordes, noticias e historias deste destacamento do exército francés que saen de Burdeos e morren en Cruzul. Un manuscrito que, polo visto, lle foi arrebatado aos franceses por Gabriel Fernández, mais coñecido como “o terror dos gabachos” nun momento onde a guerrilla atacaba sistematicamente as forzas invasoras. Probablemente, este retén do exército francés que levaría armas ao continxente destacado en Astorga tivo que instalarse nesta zona pola imposibilidade de superar os cumios nevados. Os veciños da zona, organizados en guerrilla, fartos do constante saqueo que os franceses farían da súas propiedades, víveres e mulleres atacarían por sorpresa e os derrotarían.

A vitoria debeu de ser sonada e de reportarlles aos vencedores gran cantidade de material bélico. De feito dise que os desaugadoiros dos vertedoiros de boa parte das casas de Becerreá construíronse con canos de fusil francés. Incluso existiu ata 1980 o bar Chafarotes, que eran os sabres anchos usados entón polos franceses e que serviron para decorar as paredes do local.

Ben é certo, que descoñecemos os danos sufridos polo camiño durante esta guerra da Independencia (1808-1814) aínda que é probable que non fosen moitos, se temos en conta que o principal acontecemento bélico ocorrido no camiño foi a retirada do exército inglés cara a Coruña perseguido polas tropas do Mariscal Soult. Pois ben, o xeneral británico Sir John Moore, e contra da opinión xeneralizada, non tiña por costume destruír as pontes por carecer do tempo e das ferramentas necesarias e porque, na maioría dos casos, os ríos desta zona eran vadeables por outros lugares. Esta opinión pode ser corroborada grazas ao debuxo de Robert Ker Porter que ilustraba o libro dun oficial do estado maior de Moore titulado “Letters from Portugal and Spain” publicado en Londres en 1809 e onde se pode ver o paso das tropas inglesas por esta zona e por unha ponte de idénticas características á de Cruzul. (lam. 5)

3.3. A zona do Corgo

Unha boa maneira de descubrir como estaban as cousas a mediados do século XIX é botarlle unha ollada o dicionario de Madoz de 1844 o que, dentro da súa brevidade, é bastante esclarecedor.

Comeza dicindo que o concello do Corgo dista de Lugo dúas leguas e da Coruña 16,5 e, despois de facer unha relación das parroquias que o compoñen, denuncia que o concello non ten casa propia nin cárcere nin escola dotada. Continua informando que o terreo é de monte e chaira con poucos árbores onde abundan frondosos prados de pastos. Non están moito mellor os camiños que o cruzan porque tanto o Camiño Real como os secundarios que van cara a Ponte Neira e Ponte Carracedo “áchanse pouco coidados e mellores as pontes que facilitan o paso”.

Estes camiños descoidados non son unha exclusividade do Corgo, nin tan sequera de Galicia, son unha constante ao longo do Dicionario. O problema radicaba no sistema que tiña o estado en arranxalos e que consistía, basicamente, en que o fixeran os veciños gratuitamente. As “sextaferias”, “zofras” ou “peonadas” aluden a esta man de obra abundante e moi barata que causaba, e quizais con moita razón, multitude de queixas desesperadas e, a propósito, tremendamente ineficaz e

incompetente. Era moi habitual o desinterese que tiñan os campesiños por demandar mais e mellores camiños e, de interesarlles algún, desde logo eran os locais, pero rara vez as grandes rutas. De feito, móstranse totalmente despreocupados mesmo polo coidado dos mais próximos, sendo eles mesmos os que realizan certas prácticas que os deterioran como arrancala pedra, cultivalas cunetas tapando os desaugadoiros, arrastrar madeira e un longo etcétera. A escusa esgrimida era que eles xa teñen abondo reparando os camiños que levan as súas terras e que non quitan ningún proveito coidando dos outros. E claro, cando ao final se lles obriga a realizar forzosamente aos traballos de mantemento destes acostuman a facelo de xeito intencionadamente descoidado empregando multitude de argucias como, por exemplo, enviar de cada casa aos mais vellos que pouco ou nada poden traballar, chegar tarde, carecer de ferramentas que se lles pide que leven que, por certo, son as mesmas que empregan nas súas tarefas cotiás como aixadas, picos ou mesmo o propio carro.



Lám. 9. O Camiño Real o seu paso por Sobrado



Lám. 10. Ponte Vella de Gomeán

Pero a pesar disto o camiño real luce, aínda hoxe, espléndido mostrando una consistencia fora de todo tipo de dúbidas. Os restos conservados actualmente falan das maxestosas obras de fábrica como por exemplo no tramo de Sobrado (Lám. 9) onde se observa perfectamente a caixa elevada da calzada, na ponte de Gomeán (Lám. 10) ou mesmo na ponte do Vao en Laxosa que posúe as típicas trazas destas pontes de cadeirado de arcos de medio punto de finais do XVIII, neste caso con tallamares circulares e catro vanos de 5,5 m de luz.

4. CONCLUSIÓNS.

Os camiños!, unha ruína para os gobernos, un montón de traballo para os campesiños, unha necesidade para o comercio e un pesadelo para os viaxeiros. Mesmo moi perigosos nalgúns épocas de guerra, como na da Independencia, por eles entraban a violencia, o saqueo, a destrución e a morte, case mellor non telos pensarían moitos.

Malos e poucos, como as pousadas, que contribuían a manter en perpetuo illamento a unha Galicia pobre e campesiña pero tremendamente fermosa: "...pequena terra melancólica dos galegos, terra de choiva e néboa, onde o ambiente é exquisito e os hoteis coñecidos polos malos que son... e onde a devoción é o principal entretemento... un país onde habita a mais ruda raza e a mais pobre, os restos dun dos apóstolos e o peor dos gobernos...". Así vía a nosa terra Archer Milton Huntington a mediados de 1892 e así sentía aos galegos "... que están tan apaixonadamente unidos os seus fogares que non hai ninguén en Europa que sufra tanto os exilios. De aí a coñecida morriña que nos leva a pensar en ambientes mórbidos e suicidios, como reflicten as lecturas da señora Bazán...".

Desde logo, nesta época de crise que nos toca vivir, onde o capital estatal parece que esta a fuxir dun xeito desapiadado de todo o relativo á cultura, o gran reto ao que se enfrontan tamén os camiños

é a súa conservación, difusión e posta en valor. Xa hai moitas asociacións, como a nosa, que dun xeito desinteresado, e na medida das súas limitacións, investigan, limpan, reparan e difunden tódolos bens culturais dunha zona e, polo tanto tamén os camiños, verdadeiros eixes transmisores da cultura. A posta en valor revélase como a gran tarefa a realizar sendo esencial para a súa protección. As rutas que programamos sobre eles, as camiñadas lúdicas, a sinalización son elementos que sempre debemos ter en conta xa que o primeiro paso para conservalo e coñecelo e comprender a súa importancia e a súa utilidade. Iniciativas recentes como a levada a cabo pola Agamac de Luncara e o GDR da comarca de Sarria, co colaboración dalgún concello e da Deputación, que fixeron circular por algúns tramos deste Camiño Real tractores históricos son desde logo moi meritorias e, sen dúbida, o mellor favor que lles podemos facer.

6. BIBLIOGRAFIA

ALVARADO BLANCO, S, MANUEL DURÁN e Carlos NÁRDIZ. *Puentes históricos de Galicia*. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos", Xunta de Galicia. 1989

ALZOLAY MINONDO, Pablo, *Historia de las obras públicas en España*, Ed. Turner, 1979

AMPHOUX, Jaime 19 de julio de 1777. *Informe do enxeñeiro Jaime Amphoux a Felix O'neille sobre as causas e gastos ocasionados polo derrube do Camiño Real de acceso a Galicia no tramo de Pereje-Trabadelo*. Archivo General de Simancas, S.S.H. 914. 1777

ARIAS, J. Viajeros por Galicia. Coruña, 1998.

BARREIRO GIL, M. Jaime. "El atraso económico y el sistema de transporte terrestre en la Galicia del siglo XIX", en *Revista galega de economía*, vol. 10, núm 1, páx. 1-21, 2001

BECERRO DE BENGUA, R. De Palencia a la Coruña. Palencia, 1883

BONET CORREA, A., et al., *La polémica ingenieros-arquitectos en España siglo XIX*, Madrid, 1985

BORROW, G. The bible in Spain: a book of travel and adventure, 3 vols. London, 1842

CAMPOMANES, Pedro Rodríguez, Conde de, *Itinerario real de las carreras de postas*, Ed.

facsimil del original, impreso en 1761, Centro de publicaciones do ministerio de transporte, turismo e comunicacións.

CORNIDE, J. A. *Advertencias a tener en cuenta para la dirección del camino que va de Betanzos a Lugo*, Archivo General del Reino de Galicia, papeles de Cornide, leg. 13, n.º 216, sen data.

FERNÁNDEZ CASADO, Carlos, *Breve historia de las obras públicas*, Ed. Dossat, Madrid, 1950.

FERNÁNDEZ DE MESA, Tomás *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas*, Madrid, 1756.

FORD, R. Hand-book for travellers in Spain. London, 1845

GARCÍA BARZANALLANA, L. *Tratado de carreteras y ferrocarriles*, Ed. De Bailly-Bailliere e hijos. Madrid. 1906

GARCÍA FUENTES, M. *El camino Real de Acceso a Galicia en el siglo XVIII*. Excma. Deputación de A Coruña. 1987

GARCÍA FUENTES, M. *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*. Universidade da Coruña, servicio de publicaciones. A Coruña, 1999

GARCÍA ORTEGA, Pablo, *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*, Ed. MOPU, 1982

GÓMEZ VILA, J. "Leguas e leguarios no Camiño Real de Acceso a Galicia", en *Lucensia*, nº 23, vol. XI. 347-356, 2001

GÓMEZ VILA, J. *Vías romanas de la Provincia de Lugo*. USC, Santiago, 2006

GÓMEZ VILA, J. "O camiño real de acceso a Galicia e a súa pegada nas terras co Corgo", en *CORGA* nº 2, páxs. 18-31. 2011

JARDINE, A. Letters from Barbarie, France, Spain, Portugal, by an English officer, 2 vols. London, 1788.

LEMAUR, C. *Mapa del Pays y del Camino entre Lugo y Villafranca*. Servicio Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica. 1769

MADRAZO, Santos, *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Ed. Turner, 1984

MANIER, Guillaume, *Pelérinage d'un paysan picard á Saint-Jacques de Compostelle au commencement du XVIIIe siècle*, 1890

MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo, *Historia de los caminos de España*, Ed. Cultura Hispánica, 1951

PONZ, A. *Viaje por España*. Tomo VII. Madrid, 1784.

SARMIENTO, Fray Martín, *Apuntamientos para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos caminos reales y de su pública utilidad y del modo de dirigirlos, demarcarlos, construirlos, comunicarlos, medirlos, adornarlos, abastecerlos y conservarlos*, Madrid, 1757

SILHUETTE, E. *Viaje de Francia, de España, de Portugal y de Italia*, en "Viajes de extranjeros por España y Portugal". Tomo III, páx, 231.

SOUTHEY, R. *Letters written during a journey in Spain and a short residence in Portugal*. Bristol, 1797.

SUÁREZ, C. *Galicia, la calumniada: impresiones de un viaje por Galicia*. Guía espiritual del viajero. Madrid, 1923

SUÁREZ FREIRE, J. F. *Viaje de Galicia desde la villa de Benavente, o breve descripción de sus dos carreteras: de la construida desde Astorga a La Coruña, y de la que debe de construirse desde la villa de Benavente a la ciudad de Orense, Santiago y Vigo, con algunas observaciones a cerca de las obras, utilidad y circunstancias de cada una*. Santiago. 1813

URIOL SALCEDO, JI. *Historia de los caminos de España*, 2 Vol., Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1992

